



KEILA
LINNAVALITSUS

KORRALDUS

Keila

09.07.2026 nr 2-2/186

Jaama tn 1c kinnistu ja lähiala detailplaneeringu vastuvõtmine ning avalikustamine

1. Detailplaneeringu koostamise eesmärk ja vastavus üldplaneeringule

Keila Linnavalitsus algatas 31.08.2023 korraldusega nr 2-2/256 Keila linnas Jaama tn 1c kinnistu ja lähiala detailplaneeringu. Lähiala planeering puudutab juurdepääsu rajamist läbi riigile kuuluva Jõe tn 70c // Turu tn 1 // Keila raudteejaam kinnistu ja läbi linnale kuuluva Männiku tänava (edaspidi nimetatud ka detailplaneering ja planeering).

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada Jaama 1c kinnistule kolme kuni kuue elamuühikuga ridaelamu või korterelamu ja kaks abihoonet, anda ehitusõigus ja hoonestustingimused, määrata arhitektuurilised tingimused, lahendada juurdepääsud, kujad, kitsendused, haljastuse, parkimis- ja liikluskorralduse põhimõtted, tehnovõrkude ja servituutide vajadused, ning seada keskkonnatingimused planeeringuga kavandatu elluviimiseks.

Detailplaneeringu koostamine on kooskõlas Keila linna üldplaneeringuga (kehtestatud Keila Linnavolikogu 26. märtsi 2024. a otsusega nr 1-3/7) ning detailplaneeringu lahenduse koostamisel on arvestatud üldplaneeringus toodud põhimõtete ja tingimustega.

2. Planeeringuala asukoha kirjeldus, olemasolev olukord ja kontaktvõond

Planeeringuala suurus on ca 0,41 ha ning see hõlmab järgmisi maaüksusi:

- Jaama tn 1c (katastritunnus 29601:001:0333), pindala 1307 m², sihtotstarve 100% elamumaa).
- Jõe tn 70c // Turu tn 1 // Keila Raudteejaam (katastritunnus 29601:001:0500, sihtotstarve 100% transpordimaa);
- Männiku tänav (katastritunnus 29601:001:0147, sihtotstarve 100% transpordimaa).

Planeeringuala asub Keila jaama piirkonna servas, piirnedes:

- lõunas raudteealaga;
- idas väärtusliku miljöõala ja ajaloolise hoonestusega (Jaama tn 1b);
- põhjas äriefunktsiooniga hoonetega;
- läänes elamualaga.

Jaama 1c kinnistu on hoonestamata, maapind on tasane ja vähese haljastusega. Peamised kitsendused tulenevad raudtee ja tehnovõrkude kaitsevöönditest. Planeeritaval alal puuduvad looduskaitsepiirangud. Juurdepääs sõidukitega Jaama tn 1c kinnistule avalikult teel puudub. Reaalselt kasutavad Jõe tn 70c//Turu tn 1//Keila Raudteejaam kinnistu raudtee äärset ala liikumiseks nii jalakäijad, ratturid, kui ka eelnimetatud kinnistu piiriäärsete elamumaade elanikud sõidukitega juurdepääsuks, kuigi olemas on juurdepääsud Haapsalu mnt põiktänavate kaudu.

3. Kavandatav tegevus, planeeritavate ehitiste iseloom, maakasutus- ja ehitustingimused

Planeeringuga nähakse elamumaa krundile ette ehitusõigus kolme kuni kuue elamuühikuga ridaelamu või korterelamu rajamiseks ning kuni kahe abihoone püstitamiseks. Detailplaneeringuga kavandatakse kinnistule juurdepääsutee avalikult teelt ja planeeringuala läbiv jalakäijate ja kergliiklustee. Planeeringuga muudetakse katastriüksuste piire. Jõe tn 70c//Turu tn 1// Keila Raudteejaam katastriüksusest eraldatakse 2061 m² suurune krunt juurdepääsutee ja kergliiklustee rajamiseks. Üldplaneeringuga on samale trajektoorile määratud raudteeäärne liikumistee. Sellest tulenevalt on koos juurdepääsuteega planeeritud jalakäijatele, jalgratturitele ja autodele jagatud tänavaruum, mis saab alguse jaamahoonest ja lõpeb Männiku tänaval. Jaamahoonest kuni Jaama tn 1c katastriüksuse edelanurgani planeeritud jalg- ja jalgrattateed võivad kasutada ka Jaama tn 1b elanikud sõidukitega ja teenindav transport. Läbisõidu vältimiseks paigaldatakse teetakistused Jaama tn 1c kagu ja edela piirinurga lähiste.

Planeeringuga määratakse ehitusõigus järgmiste põhinäitajatega:

- hoonete arv: 1 elamu ja kuni 2 abihoonet;
- korruselisus: elamul kuni 2 maapealset ja 1 maa-alune korrus, abihoonel 1 korrus;
- maksimaalne kõrgus: elamul kuni 7,5 m, abihoonel 4m;
- maksimaalne ehitisealune pind kokku: kuni 380 m².

Kõik hooned peavad asuma hoonestusallas, kaasa arvatud abihooned (sh alla 20 m² ehitisealuse pinnaga ja alla 5m kõrgel). Planeeringualale rajatavate hoonete arhitektuur peab olema kaasaegne, arvestama ning sobituma naaberkruntide ja piirkonna hoonestusega. Arvestama peab raudteejaama miljöõ ja ajaloolise pärandiga. Vältida tuleb suure monotoonse hoonemahu teket. Elamu eskiisprojekt ja piirete lahendus tuleb kooskõlastada linnaarhitektiga. Elamu hooldamiseks, remontimiseks jmt tööde tegemiseks koostatakse ehitusprojekti faasis krundi kasutuskord, mis peab tagama vaba juurdepääsu ümber hoone. Piirdeaiad on lubatud. Piire peab sobituma miljöösse ja haakuma hoonete arhitektuuriga. Piirde maksimaalne kõrgus on 1,4 m maapinnast ja minimaalne läbipaistvus peab olema 30% iga jooksva meetri kohta. Erandina võib planeeritud sõidu- ja kergliiklustee äärde kavandatud raudtee ohutuspiire olla kuni 1,5m kõrgune teraspostidel võrkpiire, mis rajatakse Jõe tn 70c//Turu tn 1//Keila Raudteejaam kinnistust moodustatavale 2061 m² krundile.

Elamu küte on lahendatud kaugkütte baasil, sest kinnistu asub kaugkütte piirkonnas. Alternatiivse kütteallikana võib planeeritud elamul kasutada tahkekütetel kohtkütet (ahi, kamin, pliit) ja päikesekollektoreid. Jahutuseks on ette nähtud kasutada lokaalseid SPLIT-tüüpi õhukonditsioneere.

Parkimine on lahendatud omal krundil. Arvestades ühistranspordiühenduste lähedust (rong, bussipeatused), on elamumaa krundile planeeritud 6 parkimiskohta. Elamu sissesõidutee ja parkimisala on planeeritud osaliselt vett läbilaskva katendiga, mis võimaldab sademeveel paremini kohapeal pinnasesse imbuda. Edasisel projekteerimisel tuleb säilitada maksimaalselt olemasolevat kõrghaljastust (ka väärtuslikud põõsad). Igasugune haljastus vähendab läheduses asuvate teede negatiivset mõju: summutab müra, tõkestab tolmu ja saasteainete levikut, toimib visuaalse tõkkena ja suurendab privaatsust. Planeeritud rajatiste edasisel projekteerimisel valida nende asukohad vastavalt puude asukohale, viies raiutavate puude arvu minimaalseks. Rohepunktide rakendamine määratakse hooneprojekti koostamisel arhitekti, maastikuarhitekti ja haljastuseksperdi poolt, lähtudes projekti kontseptsioonist. Planeeritud tee on kavandatud kahe-suunalise liiklusega. Peatee väljasõit reguleeritakse „anna teed“ või „stop“ märkidega. Kergliiklustee ja õueala liikluskorraldusega tee ülemineku ala ette on planeeritud liikluskorraldusvahendid nagu takistused ja märgid/viidad. Planeeritud sõidutee sademeveed kogutakse teeäärsete nõvadega, mis on täidetud vett läbilaskva materjaliga. Nõvade ja täidisdreenidega sademevesi immutatakse pinnasesse. Juurdepääsutee rajamiseks võib olla vajalik osade puude likvideerimine (nimekiri täpsustatakse tee ehitusprojekti koostamise käigus).

4. Detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad olulisemad mõjud

Planeeringuga tihendatakse jaama piirkonna linnaruumi ning luuakse kvaliteetsem elukeskkond.

Planeeringuala paikneb raudtee läheduses, mistõttu tuleb arvestada raudteeliiklusest tuleneva müra ja vibratsiooniga. Detailplaneeringu lahenduses on hoonestus kavandatud raudteest eemale krundi põhjapoolsesse ossa ning hoonete projekteerimisel tuleb vajadusel rakendada ehituslikke ja arhitektuurseid leevendusmeetmeid, et tagada normidele vastavad siseruumide tingimused. Arvestada tuleb võimalike tehnoseadmete ja läheduses paiknevate ärihoonete tegevusega seotud müraga. Hoonete projekteerimise käigus tuleb teha pinnase radoonisisaldust täpsustavad mõõtmised, kuna Keilas on radooni jõudmine maapinnale ja hoonetesse mööda lubjakivilõhesid väga tõenäoline.

Detailplaneeringu elluviimise mõju on valdavalt lokaalne ning piirdub planeeringualaga. Planeeringu elluviimisel muutub ala senine kasutus – hoonestamata elamumaa võetakse aktiivsesse kasutusse ning rajatakse elamu, juurdepääsutee ja tehnovõrgud. Sellega kaasneb olemasoleva haljastuse osaline likvideerimine, kuid uusi haljastuslahendusi kavandades püütakse säilitada ka võimalikult palju olemasolevat haljastust.

Planeeringu elluviimise järgselt lisanduvad tavapärase elutegevusega kaasnevad mõjud, kuid arvestades kavandatava hoonestuse mahtu, ei ole nende mõju oluline.

Ehitusperioodi ajal kaasneb ajutine keskkonnamõju, sh müra, vibratsioon, tolmu ja liikluskorrumuse kasv, mis tuleneb ehitustegevusest. Need mõjud on ajutised ning piirduvad peamiselt planeeringualaga.

Planeeringuga kavandatud tegevus ei põhjusta olulist negatiivset mõju pinnasele, põhjaveele ega õhukvaliteedile ning ei ole seotud keskkonnoahtlike tegevustega. Uue juurdepääsu rajamine Jaama tn 1c krundini annab võimaluse ehitada välja osa raudteeäärsest jalg- ja jalgrattatee koridorist. Jaama hoonest kuni Männiku tn nurgani saab tee kaasaegsetele tingimustele vastava katendi, valgustuse ja miljöö. Kvaliteetse kergliiklustee arendamine toetab pikemas perspektiivis elanike tervist ning aitab vähendada keskkonnakoormust.

5. Toimunud menetlus

Detailplaneering algatati 31.08.2023 Keila Linnavalitsuse korraldusega nr 2-2/256. Planeeringu koostamisel on arvestatud kehtivat üldplaneeringut, õigusakte ja tehnilisi tingimusi ning tehtud koostööd puudutatud asutuste ja isikutega.

Menetluse käigus tehti koostööd Eesti Raudteega, kes esitas planeeringulahendusele 10.01.2025 kirjaga nr 21-1/4181-4 ja 22.04.2025 kirjaga nr 21-1/4181-6 märkused. Eesti Raudtee peamised nõuded puudutasid raudteeinfrastruktuuri kaitset (sh sidekaabli ümbertõstmine), eraldi transpordimaa krundi moodustamist, juurdepääsude piiramist, ohutuse tagamist ning kohustust taotleda täiendavad tehnilised tingimused enne planeeringu elluviimist:

- Olemasolev sidekaabel (multitoru trass) tuleb ümber paigutada raudtee ja kavandatava piirdeaia vahele ning rajada enne muude rajatiste ja tehnovõrkude ehitamist. Ümberehituse ja projekteerimise rahastab arendaja, ehitaja määrab Eesti Raudtee.
- Moodustada eraldi transpordimaa krunt raudteemaale kavandatava tee ja tehnovõrkude teenindamiseks.
- Krundi piir peab ulatuma kavandatava piirdeaiani ning piirdeaed rajatakse raudteemaale ning antakse valmimisel üle Eesti Raudteele. Piirdeaeda tuleb vajadusel nihutada Männiku tänava maaüksuse poole. Jaama tn 1b ja 1c juures tuleb rajada piirdeaed kergliiklustee äärde, arvestades hooldus- ja lumelükkamise vajadusi.
- Lahenduse alusel toimub maa munitsipaalomandisse taotlemine või hoonestusõiguse koormamine isikliku kasutusõigusega KOV kasuks.
- Raudtee äärde kavandatav hekk tuleb rajada katkematult vahetult maa piiri äärde, mitte jätta kasutamata maariba kavandatava heki ja Haapsalu mnt 35a kinnistu piiri vahele (nimetatud riba on võimalik kasutada ka tulevase lumelükkamise alana).
- Raudtee poolele ei tohi kavandada lumevallide ala, et tagada infrastruktuuri hooldus.
- Raudteemaa kaudu kulgevalt teelt ei tohi kavandada täiendavaid juurdepääse kõrvalkinnistutele, välja arvatud Jaama tn 1c.
- Tuleb tagada, et sõidukid ei pääseks kergliiklusteele (nt „läbisõidu takistuste“ kavandamine).
- Valgustite paigutus tuleb lahendada nii, et see ei häiriks raudteealast toimimist ning sobituks ruumilahendusega.
- Arvestada tuleb raudteeliiklusest tuleneva müra ja vibratsiooniga hoonete projekteerimisel. Vajadusel tuleb rakendada leevendusmeetmeid, nende puudumisel ei võta Eesti Raudtee vastutust mõju vähendamise eest.
- Raudtee kaitsevöönd on 30 m äärmise rööbastee teljest, mida tuleb planeeringus arvestada.
- Raudteemaa on riigi omand ning koormatud hoonestusõigusega Eesti Raudtee kasuks. Uute ehitiste rajamine raudteemaal eeldab omaniku kirjalikku luba.

Planeeringulahendust muudeti ning Eesti Raudtee kooskõlastas planeeringulahenduse 24.07.2025 kirjaga nr 21-1/4181-8 viidates varasemalt esitatud tingimustele. Lisaks tuleb detailplaneeringu realiseerumisel taotleda Eesti Raudteelt tehnilised tingimused projekti koostamiseks ning kooskõlastada planeering Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametiga, kuna planeeringuala on raudtee kaitsevööndis.

06.07.2026 on Eesti Raudteed e-kirja ja telefoni teel informeeritud, et 24.07.2025 antud kooskõlastuses ei ole viimast 13.05.2025 e-kirjaga saadetud kokkulepet raudteeäärse piirdeaia asukoha ja üleandmise/omandi kohta ning kooskõlastuses viidatakse varasemale 22.04.2025 saadetud vastuskirjale kus info on vananenud ja ei ole korrektne. Koostöö käigus lahendust täiendati ja muudeti. 13.05.2025 on Eesti Raudtee ehitusteenistuse maakorralduse peaspetsialist Lea Juss e-kirjas öelnud: „Piiirdeaed koos kõigi piiirdeaia elementidega jääb moodustatava teemaa krundi koosseisu - Keila LV ei anna üle EVR-le (värava osas tuleb üle vaadata see, et selle saab avada ainult EVR). Männiku tänava juures paigutada piiirdeaed nii, et raudteemaa piiiri muudatust ei tehta“.

06.08.2025 saatis Keila Linnavalitsus planeeringulahenduse kooskõlastamiseks Terviseametile, Päästeameti Põhja Päästkeskusele, Maa- ja Ruumiametile, Kliimaministeeriumile ja Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile. Vastavalt planeerimiseseadusele esitati detailplaneering 07.08.2025 arvamuse avaldamiseks ka naabritele, kelle õigusi võib planeering puudutada.

06.08.2025 kirjaga nr 7-4/928-1 kooskõlastas Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet detailplaneeringu tingimustega:

- Vastavalt ehitusseadustiku § 73-le tuleb raudtee kaitsevööndis ehitamiseks taotleda luba nii raudteevaldajalt kui ka Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt (TTJA).
- Raudtee kaitsevööndis tehtavate tööde käigus ei tohi rikkuda majandus- ja taristuministri 09.11.2020 määruses nr 71 „Raudtee tehnokasutuseeskiri“ viidatud raudtee ehitusgabriidi nõudeid. Ehitusgabriit on rööbastee teljega risti oleval tasandil kujutatud piiirjoon, millest sissepoole ei tohi ulatuda ükski ehitise või seadme osa (erandiks võivad olla seadmed, mis on ette nähtud vahetuks koostööks raudteeveeremiga). Raudtee kaitsevööndis ehitise ehitamisel tuleb arvestada raudteeveeremist tulenevate mõjudega, sh võimaliku müra ja vibratsiooniga. Raudtee kaitsevööndis on keelatud ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel.
- Planeeringu seletuskirja punktis 4.11. on käsitletud AS Eesti Raudtee multitoru sidekanalisatsiooni uude asukohta rajamist. Juhime tähelepanu, et tegemist on muu raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajaliku rajatisega, mistõttu tuleb ehitusteatis esitada TTJAle.

05.09.2025 kooskõlastas Päästeameti Põhja Päästkeskus planeeringu tuleohutuseosa.

Terviseamet edastas 01.09.2025 kirjaga nr 9.3-1/25/6214-2 ja 16.12.2025 kirjaga nr 9.3-1/25/6214-4 oma seisukohad detailplaneeringu osas, millega amet ei kooskõlastanud detailplaneeringut, kuna müraolukorda ei ole piisavalt kajastatud, paludes täiendada detailplaneeringut nii rongiliikluse põhjustatud müratasemetega, sh päevaste ja öiste tasemetega ning maksimaalsete tasemetega osas, kui ka Jaama tn 1 kinnistult tuleva müra osas. Amet palus

täpsustada, kas koostatud mürahinnangus on esitatud hinnatud tasemed ning kas liikluse müra puhul on arvestatud aasta keskmise või mõne muu perioodi keskmise liikluse müra tasemega (nt suvine või talvine graafik). Samuti puudus dokumentatsioonis kirjeldus, millised on naaberkiinnistul oleva äri- ja kaubandustegevusega seotud müraallikad ning millal need töötavad. 27.05.2026 kirjaga nr 9.3-1/25/6214-11 kooskõlastas Terviseamet detailplaneeringu ning juhtis tähelepanu järgnevale:

- Planeeritava ala välisõhus levivad müratasemed ei tohi ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud normtasemeid.
- Arvestada planeeritava hoone tehniliste seadmete (soojuspumbad, kliimaseadmed, ventilatsioon jms) valikul ja paigutamisel naaberhoonete ja müratundlike ruumide paiknemisega, vältimaks võimalikke mürahäiringuid. Arvestama peab, et tehnoseadmete müra ei tohi müratundlikel aladel ületada KeM määruse nr 71 lisas 1 toodud tööstusmüra sihtväärtusi.
- Arvestada sotsiaalministri 12.11.2025 määrusega nr 61 „Nõuded müra, sealhulgas ultra- ja infraheli ohutusele elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning helirõhutaseme mõõtmise meetodid“. Vajadusel rakendada müravastaseid meetmeid lähtudes muuhulgas EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest.“
- Liikluse müra maksimaalne helirõhutaseme müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB ja öösel 75 dB (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3).
- Rongiliiklusest tulenev vibratsioonitase peab vastama sotsiaalministri 01.10.2025 määruse nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ (edaspidi SoM määrus 54) kehtestatud normtasemetele.
- Ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel müratundlikel aladel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud normtasemeid. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasemeid. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. Ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei tohi ületada SoM määrus 54 lisas toodud piirväärtuseid.
- Tagada piisav insolatsioon, tuginedes MKM insolatsiooni kestuse arvutamise juhendile ning EVS-EN 17037:2019+A1:2021 „Päevalgus hoonetes“.
- Valgustuse paigutusel arvestada kavandatavate ning läheduses paiknevate elamualadega ning vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.

Arvamust avaldasid mitme kirjaga 3 naabrit, kellele vastati e-mailidega 15.09.2025, 14.10.2025, 20.11.2025. Huvi tunti juurdepääsu tagamisest ehitusperioodil, Männiku tn 6a nurgal pöörde ohutuse tagamisest, raie mahust, teekoridori valikust. Naabritele saadetud kirjadega selgitas Keila Linnavalitsus:

- Männiku tänav 6a nurga vaatekoridori parandamiseks täiendatakse seletuskirja ptk 4.6: Nähtavuse parandamiseks on planeeritud raiuda või piirata Männiku tn 6a kinnistu nurgas asuvat haljastust.
- Täpsem teelahendus antakse tee ehitusprojektiga. Tee laius on kavandatud vastavalt EVS 743:2016 „Linnatänavad“, mis võimaldab turvaliselt prügiveoki ja jalgratturi/jalakäija üksteisest möödumist. Kavandatud lahendus on optimaalne arvestades liikluse müra, hooldust ja piiratud territooriumi tee kavandamiseks.

- Männiku tn 2 ja 4 kruntide juurdepääs ja liikluskorraldus ehituse ajal peab olema tagatud. Täpne tehniline lahendus antakse tee ehitusprojekti raames ja selles osas saab arvamust avaldada tee ehitusprojekti ehitusloa menetluse käigus.
- Täpne likvideeritavate puude arv selgub tee ehitusprojekti koostamise käigus.
- Varasem eskiislahendus pakkus välja teekoridori rajamist raudteele lähemal asuval olemasoleval „teel“, kuid selle lahendusega ei nõustunud Eesti Raudtee. Pärast korduvaid kohtumisi ja eskiislahenduste koostamist, nõustus Eesti Raudtee tee rajamisega joonisel näidatud asukohas ja seletuskirjas toodud tingimustel.
- Vastavalt planeeringu lähtetingimustele on ette nähtud sõidukitega juurdepääs Männiku tänava kaudu, mitte Jaama tänava parklast ja see välistab ühesuunalise liikluse võimaluse. Turvalisuse tagamiseks on läbiv liiklus Jaama parkla kaudu lubatud ainult kergliiklejatele. Läbiv liiklus suurendaks liikluskooormust ja õnnetusjuhtumite toimumise tõenäosust. Jaama parklapoolsesse teekoridori ei saa planeerida laiemaks kui 3m, mis ei vasta päästesõiduki juurdepääsutee laiuzele (3,5m). Laiema tee planeerimist takistavad olemasolevad puud.
- Männiku tn juures liitub kergliiklustee 90 kraadise nurgaga õueala liikluskorraldusega teele. Selline lahendus kutsub jalakäijat ja kergliiklejat kiirust vähendama ja tähelepanu tõstma. Liikleja peab enne muutuva liikluskorraldusega teele suundumist tegema kaks pöörangut, mis sunnib hoogu vähendama, pikendab aega liikluskorralduse jälgimiseks ja alarmeerib, et liiklusolukord muutub.
- Jaamapoolses otsas liitub kergliiklustee õuealaga, selle lõpus, kus sõidukite liikumise tihedus on suhteliselt madal ja enne alale sisenemist paigaldatakse läbisõidutakistus ja hoiatusmärgid. Mõlemas kohas tuuakse liikluskorralduse muutus esile ka katendi muutusega ja liikluskorraldusvahenditega (märgid, takistused). Antud lahenduses ei muutu kergliiklustee sõiduteeks ootamatult: kasutatakse suunamuutusi, takistusi, märke ja erinevaid teekatteid.

Planeerimisseaduse § 133 lõike 2 kohaselt, kui kooskõlastaja või arvamuse andja ei ole 30 päeva jooksul detailplaneeringu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse detailplaneering kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi selle kohta arvamust avaldada. Kuna Maa- ja Ruumiamet ning Kliimaministeerium ei vastanud, loetakse vastavalt eeltoodule detailplaneering kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi selle kohta arvamust avaldada.

6. Planeeringu elluviimise tegevuskava

Planeeringu elluviimise tegevuskava täpsustub detailplaneeringu järgselt vastavalt arendaja ja omavalitsuse vahelisi või teiste osapoolte vahelisi kokkuleppeid arvestades. Kehtestatud detailplaneering on aluseks maakorralduslike toimingute tegemiseks, servituutide seadmisele, koostatavatele ehitusprojektidele, samuti ehituslubade ja kasutuslubade taotlemiseks.

Pärast planeeringu kehtestamist teostatavad toimingud ajalises järjekorras:

- Katastriüksuste moodustamine ja maakorralduslikud toimingud.
- Tehnovõrkude rajamiseks ja hooldamiseks servituutide või muude talumiskohustuste seadmine

- Tehnovõrkude (sh. AS Eesti Raudtee uue multitoru sidekanalisatsiooni) ja tee projekteerimine, ehituslubade taotlemine ja ehituslubade väljastamine.
- AS Eesti Raudtee uue multitoru sidekanalisatsiooni ehitamine ja kasutusloa taotlemine.
- Tehnovõrkude ja tee ehitamine ja kasutuslubade taotlemine ning kasutuslubade väljastamine.
- Elamumaa krundi hoonete projekteerimine, ehituslubade taotlemine ja ehituslubade väljastamine.
- Elamutele kasutuslubade taotlemine ja kasutuslubade väljastamine.
- Ehitusloa taotluse menetlusel järgida Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) poolt planeeringu kooskõlastamisel esitatud tingimusi.

7. Detailplaneeringu vastuvõtmine

Detailplaneeringu koostamise lähteandmed, olemasoleva olukorra kirjeldus ja planeeringulahendus on esitatud detailplaneeringu seletuskirjas ja joonistel.

Eelnevast lähtudes ning planeerimisseaduse § 134 ja § 135 lõike 1 punkti 1, lõigete 2 – 7, 9 ning Keila linna ehitusmääruse § 4 lõike 1 punktide 3 ja 8 alusel:

1. Võtta vastu ja suunata avalikule väljapanekule Jaama tn 1c kinnistu ja lähiala detailplaneering (OÜ Pilveprojekt töö nr T0324). Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada Jaama 1c kinnistule kolme kuni kuue elamuühikuga ridaelamu või korterelamu ja kaks abihoonet, anda ehitusõigus ja hoonestustingimused, määrata arhitektuurilised tingimused, lahendada juurdepääsud, kujad, kitsendused, haljastuse, parkimis- ja liikluskorralduse põhimõtted, tehnovõrkude ja servituutide vajadused, ning seada keskkonnatingimused planeeringuga kavandatu elluviimiseks.
2. Detailplaneeringu eesmärk on vastavuses Keila linna üldplaneeringuga, detailplaneering vastab õigusaktidele ning linna ruumilise arengu eesmärkidele.
3. Korraldada detailplaneeringu avalik väljapanek kestvusega 14 päeva Keila Linnavalitsuse ruumides (Keskväljak 11, Keila) ning avaldada detailplaneering koos teatega avaliku väljapaneku toimumisest Keila linna veebilehel. Juhul, kui detailplaneeringu kohta esitatakse kirjalikke arvamusi, toimub detailplaneeringu avalik arutelu.
4. Teavitada detailplaneeringu avaliku väljapaneku toimumisest ajalehtedes Harju Elu või Postimees, Keila Leht ning valitsusasutusi, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb, ning isikuid, kelle õigusi või huve võib detailplaneering puudutada.
5. Korraldus jõustub teatavakstegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Keiu Valge
linnapea

(allkirjastatud digitaalselt)

Maris Mäger
linnasekretär